Deutscher Bundestag **Drucksache 19/5165**

19. Wahlperiode 19.10.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Sören Pellmann, Susanne Ferschl, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/4710 –

Barrierefreiheit und Bahnsteighöhen im deutschen Schienennetz

Vorbemerkung der Fragesteller

Momentan gibt es mehrere unterschiedliche Bahnsteighöhen auf den Bahnhöfen im deutschen Schienennetz. Am verbreitetsten sind die Höhen von 55 cm (jeweils Bahnsteigoberkante gegenüber der Schienenoberkante), die vor allem im Nahverkehr dominiert, und 76 cm, die vorwiegend im Fernverkehr zu finden sind. Hinzu kommen aber auch ältere Bahnsteige, die oft nochmals niedriger sind.

Laut Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) sind Bahnsteighöhen zwischen 38 und 96 cm über Schienenoberkante erlaubt. Dabei ist auch festgelegt, dass bei Neubauten und Umbauten von Bahnhöfen eine Höhe von 76 cm anzustreben ist (§13 Absatz 1 EBO). Ausnahmen gelten für S-Bahnen, wo eine Höhe von 96 cm zulässig ist. Die TSI Infrastruktur (TSI = Technische Spezifikationen für die Interoperabilität) legt für Fernbahnsteige in der EU Bahnsteighöhen von 55 oder 76 cm fest. In den meisten anderen EU-Ländern ist allerdings im Gegensatz zu Deutschland die Höhe von 55 cm für Neu- und Umbauten festgelegt. Auch viele Nahverkehrsbahnhöfe haben bislang eine Bahnsteighöhe von 55 cm und ermöglichen in Verbindung mit den gängigen Nahverkehrszügen (inkl. Doppelstockzügen) einen niveaugleichen Einstieg.

Die im Netz vorhandenen unterschiedlichen Bahnsteighöhen führen dazu, dass eine umfassende Barrierefreiheit in dem Sinne, dass Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität stufenfrei und selbständig in die Züge ein- und aus diesen aussteigen können, nicht durchgehend gewährleistet ist. Außerdem führen große Höhenunterschiede zwischen Zug und Bahnsteig zu deutlich längeren Aus- und Einstiegszeiten, so dass Züge länger halten müssen und leichter Verspätungen bekommen.

Während der niveaugleiche Ein- und Ausstieg bei Regionalzügen in vielen Fällen möglich ist, ist dies bei Fernzügen unabhängig von der gewählten Bahnsteighöhe nicht der Fall. Beim Einstieg in ICs und ICEs sowie beim Ausstieg sind Reisende mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität daher auf Hublifte auf den Bahnsteigen und Servicepersonal an den Bahnhöfen angewiesen, was ihre Möglichkeit zum selbständigen Reisen insbesondere aufgrund der begrenzten Servicezeiten erheblich einschränkt. Der ICE 4 hat immerhin erstmals einen fahrzeuggebundenen Hublift, mit dessen Hilfe Rollstühle

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 17. Oktober 2018 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

durch das Zugpersonal in den Zug und aus dem Zug gehoben werden können. Auch diese Regelung erfüllt nach Ansicht der Fragesteller aber nicht § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG), dem zufolge eine selbständige Nutzung auch von öffentlichen Verkehrsmitteln ohne fremde Hilfe möglich sein sollte. Diese ist im Fernverkehr bislang nur bei den neuen doppelstöckigen IC2-Zügen erfüllt, wo zumindest in einigen Wagen ein niveaugleicher Ein- und Ausstieg möglich ist – allerdings nur bei einer Bahnsteighöhe von 55 cm.

Eine Anpassung von Bahnsteighöhen ist bislang nur im Rahmen von großen Umbauten von Bahnhöfen durchgeführt worden. Technisch ist eine Anpassung von 76 cm auf 55 cm jedoch in vielen Fällen auch ohne größere Umbauten möglich – durch ein Hochstopfen der Gleise mit Schotter sowie eine Anpassung der Oberleitung (Signal 2/2018, S. 20 ff., „Bahnsteighöhenchaos bei der Deutschen Bahn“).

Nun ist ein neues Bahnsteighöhenkonzept im Gespräch, im Rahmen dessen eine Anpassung auf 76 cm angedacht ist. In diesem Zusammenhang mahnen insbesondere Behinderten- und Sozialverbände ein Zurückbleiben hinter bereits erreichten Barrierefreiheitstandards als völlig inakzeptabel an. Auch wird die ungenügende Beteiligung der Organisationen und Verbände kritisiert (www.vdk.de/deutschland/pages/presse/pressemitteilungen_statements/74217/vdk_kritisiert_neues_bahnsteighoehenkonzept).

1. Welches Konzept verfolgt die Bundesregierung zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) im Bahnverkehr?

Die Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU) und die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) sind verpflichtet, das zur Umsetzung des BGG in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verankerte Programm zur „Erreichung der weitreichenden Barrierefreiheit“ auszugestalten und mit den Behindertenverbänden abzustimmen. Dem trägt die DB AG u. a. durch das Bahnsteighöhenkonzept 2017 Rechnung. Mittlerweile wurde das dritte Programm der DB AG zur Barrierefreiheit aufgelegt.

2. Bis zu welchem Zeitpunkt beabsichtigt die Bundesregierung eine vollständige Verwirklichung umfassender Barrierefreiheit an allen deutschen Bahnhöfen und Haltepunkten, und welche Mittel stellt sie dafür in den nächsten Jahren bereit?

In der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität ist eine zeitliche Vorgabe nicht genannt. Die DB Station&Service AG hat mitgeteilt, dass sie in die Infrastruktur investiert, wenn technischer Bedarf gegeben ist und die Maßnahme bundesweit priorisiert werden kann. In diesem Zusammenhang wird das aktuelle Regelwerk umgesetzt und der Bahnsteig mit allen Aspekten der Barrierefreiheit ausgestattet.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Fragen 17 und 18 auf Bundestagsdrucksache 19/4495 verwiesen.

3. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass in Deutschland eine Bahnsteighöhe von 76 cm als Regelmaß vorgesehen ist, während die meisten anderen EU-Länder eine Bahnsteighöhe von 55 cm vorsehen?

Für die Eisenbahnsysteme der europäischen Länder ist in Bezug auf die Bahnsteighöhe bei Neu- und Umbauten die Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“

des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union maßgebend. Diese lässt im Regelfall 76 cm Bahnsteighöhe oder 55 cm Bahnsteighöhe gleichberechtigt zu.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 7 auf Bundestagsdrucksache 19/3246 verwiesen.

4. An wie vielen Bahnhöfen in Deutschland sind nach Kenntnis der Bundesregierung nach heutigem Stand Bahnsteighöhen von 55 bis 60 cm, 76 cm, unter 55 cm oder über 76 cm realisiert (bitte Anzahlen der Bahnhöfe mit den jeweiligen Bahnsteighöhen nach Bundesländern angeben)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 19/3246 verwiesen.

5. Welche Anteile der Zughalte in Deutschland finden nach Kenntnis der Bundesregierung an Bahnsteigen mit Höhen von 55 bis 60 cm, 76 cm, unter 55 cm oder über 76 cm statt (bitte nach Bahnsteighöhen in Prozent, aufgegliedert nach Fern- und Regionalverkehr angeben)?

Die DB Station&Service AG hat im Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht 2017 angegeben, dass den 76 cm hohen Bahnsteigen gegenüber den 55 cm hohen Bahnstiegen eine zunehmende Bedeutung zukommt: Im Berichtsjahr 2017 beläuft sich der Anteil der Ein- und Aussteiger an 76 cm- und 96 cm-Bahnsteigen auf ca. 83 Prozent, während der Anteil der Reisenden an 55 cm-Bahnsteigen knapp 9 Prozent beträgt.

6. Wie viele in Deutschland verkehrende Nahverkehrszüge ermöglichen nach Kenntnis der Bundesregierung einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg bei Bahnsteighöhen von 55 bis 60 cm, 76 cm oder anderen Höhen (bitte Anzahlen der jeweiligen Züge aufgegliedert nach Bahnsteighöhen und Bundesländern sowie mit der Zusatzangabe, ob ein Schiebetritt zur Spaltüberbrückung vorhanden ist, angeben)?

Es wird auf die Anlage verwiesen.

7. Welche Nahverkehrszug-Modelle welcher Hersteller gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung, die einen niveaugleichen Einstieg bei einer Bahnsteighöhe von 76 cm ermöglichen, und wie sind diese aus Sicht der Bundesregierung mit Blick auf die Barrierefreiheit innerhalb des Fahrzeugs zu bewerten?

Die DB AG hat mitgeteilt, dass alle ausschließlich für den Einsatz im Geltungsbereich der EBO relevanten Produkte aller Hersteller für einen niveaugleichen Einstieg von einem 76 cm hohen Bahnsteig geliefert werden können. Die Barrierefreiheit innerhalb des Fahrzeugs ist durch die Zulassungsvoraussetzung gegeben, das Fahrzeug entsprechend der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 im Rahmen von deren Geltungsbereich zertifizieren zu lassen. Die Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 regelt sowohl die Barrierefreiheit innerhalb des Fahrzeuges als auch den Übergang zwischen Bahnsteig und Fahrzeug. Darüber hinausgehende Anforderungen einzelner Besteller sind hiervon unberührt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

8. Erachtet es die Bundesregierung für sinnvoll, in solchen Regionen, in denen eine Bahnsteighöhe von 55 cm dominiert, alle Bahnsteige auf 76 cm zu erhöhen, wenn dadurch die Barrierefreiheit mit den auf 55 cm Höhe angepassten Fahrzeugen auf absehbare Zeit abnimmt?

Die DB Station&Service AG hat mitgeteilt, dass eine kurzfristige Aufhöhung der 55 cm-Bahnsteige nicht geplant ist. Für Strecken, die bereits mehrheitlich mit 55er-Bahnsteigen ausgestattet sind, können die Länder im Bahnsteighöhenkonzept Ausnahmen von der Regelhöhe 76 cm geltend machen. Hierfür hat man Ausnahmeregeln und Zwischenstufen entwickelt, um für regionale Besonderheiten ausreichend Rechnung tragen zu können.

9. Wie schätzt die Bundesregierung den Einsatz von Fahrzeugen, die einen niveaugleichen Einstieg bei 76 cm Bahnsteighöhe ermöglichen, gegenüber Fahrzeugen, die einen niveaugleichen Einstieg bei 55 cm Bahnsteighöhe ermöglichen, auf solchen Strecken ein, auf denen es noch eine Vielzahl von Bahnhöfen mit Bahnsteighöhen unter 55 cm gibt?

Die DB Station&Service AG hat mitgeteilt, dass der niveaugleiche Übergang vom 55 cm hohen Bahnsteig in ein auf 55 cm Einstiegshöhe optimiertes Fahrzeug nicht zwingend barrierefrei ist. Wenn beim Fahrzeug auf eine automatische Spaltüberbrückung verzichtet wurde, ist ggf. trotz Niveaugleichheit der Einsatz eines Hilfsmittels (z. B. Rampe) erforderlich, damit der Spalt zwischen Bahnsteig und Fahrzeug auch für Rollstuhlfahrer überbrückt werden kann. Beschaffte 55 cm-Fahrzeuge können für den Übergangszeitraum eine sinnvolle Zwischenlösung zum Erreichen der unterschiedlichen Bahnsteighöhen sein, sofern es noch viele Bahnsteige < 55 cm auf einer Linie gibt. In bestimmten Regionen werden aber auch 76 cm-Fahrzeuge eingesetzt, obwohl auf den Strecken noch Bahnsteige < 55 cm zu bedienen sind. Beispiele hierfür sind die S1 in Bremen, das Werdenfelsnetz und der Meridian auf der Strecke München-Salzburg.

10. Wie bewertet die Bundesregierung die Umsetzung des 3. Programms der DB AG, dem zufolge an Knotenbahnhöfen Bahnsteige mit möglichst passenden Bahnsteighöhen für alle Linien angeboten werden sollen?

Die DB Station&Service AG hat Anfang 2017 eine Knotenuntersuchung durchgeführt, die zeigte, dass die Separierung von Linien in Knotenbahnhöfen in vielen Fällen aus betrieblichen oder infrastrukturellen Gründen nicht möglich ist. Die Fortführung der bis dahin gängigen Praxis hätte u.a. auch deswegen barrierefreies Reisen in dem dann erreichten Zielzustand für 15% der Reisenden nicht ermöglicht, so dass eine Fortschreibung hin zum Bahnsteighöhenkonzept 2017 notwendig wurde.

11. Wie bewertet die Bundesregierung mögliche Zwischenlösungen, um den niveaugleichen Einstieg an solchen Bahnhöfen zu ermöglichen, wo die heutige Bahnsteighöhe nicht zu den dort bis auf weiteres verkehrenden Fahrzeugen passt:

a) Aufschottern des Gleisbetts,

Nach Angaben der DB Netz AG ist die Anpassung der Gleisgradienten nur in Einzelfällen wirtschaftlich darstellbar

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

b) Bahnsteigkonstruktionen, die so bemessen und ausgeführt werden, dass im Rahmen einer späteren Bahnsteigerhöhung auf 76 cm keine nachträglichen Veränderungen oder Eingriffe an der statischen Konstruktion einschließlich Gründung notwendig werden,

Die DB Station&Service AG hat im April 2017 im Rahmen einer Technischen Mitteilung dargestellt, welche Maßnahmen zur Vorrüstung von Bahnsteigen für eine spätere, einfache Aufhöhung erforderlich sind.

c) Bahnsteige mit unterschiedlich hohen Einstiegsbereichen,

Nach Auskunft der DB Station&Service AG ist die Umsetzung von Bahnsteigen mit unterschiedlichen Einstiegsbereichen eine für die Übergangsphase mögliche Lösung, die der betrieblichen Untersuchung in jedem Einzelfall bedarf.

d) weitere Maßnahmen (bitte spezifizieren)?

Eine kurzfristige Lösung für unterschiedliche Bahnsteighöhen entlang einer Strecke kann nach Ansicht der DB Station&Service AG nur mit Fahrzeugen erreicht werden, bei denen aus einem Abteil für mobilitätseingeschränkte Menschen unterschiedliche Höhen niveaugleich bedient werden können. Hier sieht die DB Station&Service AG auch Potenzial in der Umrüstung bestehender Flotten.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Fragen 13, 17 und 18 auf Bundestagsdrucksache 19/4495 verwiesen.

12. An welchen Bahnhöfen wurden die in Frage 11 genannten Möglichkeiten für eine auch temporäre Anpassung der Bahnsteighöhe nach Kenntnis der Bundesregierung bereits geprüft und kalkuliert und mit welchem Ergebnis (bitte Tabelle der Bahnhöfe mit notwendigen Maßnahmen und prognostizierten Kosten, aufgegliedert nach Bundesländern, erstellen)?

Die Maßnahmen werden aktuell von den Regionalbereichen der DB Station&Service AG in Zusammenarbeit mit den betreffenden Ländern geprüft, sofern für sie eine Baumaßnahme erforderlich wäre.

13. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt, dass im Zuge von Bahnsteigerhöhungen das unmittelbare Umfeld entsprechend barrierefrei angepasst wird (z. B. Gebäudezugänge, Treppen, Aufzüge, bislang stufenfreie Bahnsteigzugänge sowie schon vorhandene Anrampungen)?

Barrierefreiheit an Bahnhöfen der DB Station&Service AG umfasst eine Vielzahl von Aspekten. Dazu gehört auch, aber nicht ausschließlich der niveaugleiche Einstieg. Die bei einer barrierefreien Erneuerung erforderlichen Maßnahmen richten sich nach gültigem Regelwerk für die barrierefreie Ausgestattung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

14. Welche Mehrkosten für Bund und Länder entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung durch die im Rahmen des Bahnsteighöhenkonzepts mit der vorgesehenen Höhe von 76 cm beabsichtigten Bahnsteigerhöhungen sowie die weiteren damit verbundenen Anpassungen (wie z. B. für Gebäudezugänge, Treppen, Aufzüge, Anrampungen), und welche Auswirkungen hat dies auf den Zeitpunkt der Verwirklichung umfassender Barrierefreiheit aller Bahnhöfe und Haltepunkte in Deutschland?

Nach Angaben der DB Station&Service AG entstehen keine Mehrkosten, da die Erneuerung der Bahnsteige bei technischem Bedarf erfolgt und in diesem Zusammenhang das gültige Regelwerk umgesetzt wird.

15. Inwiefern wird sichergestellt, dass bei Bahnsteigerhöhungen grundsätzlich Ausnahmen bei der 1 000-Reisenden-Regelung getroffen werden, um neben der Bahnsteigerhöhung auch die Herstellung von Barrierefreiheit zu garantieren?

Bei Personenbahnhöfen bis 1 000 Reisende pro Tag erfolgt bei Neu- und umfassenden Umbauten der Anlagen eine barrierefreie Gestaltung mit der Einschränkung, dass besonders aufwändige Ausbaumaßnahmen zur Barrierefreiheit der Bahnsteige über Aufzüge und lange Rampen zusätzlich zu Treppen nur bei besonderem Bedarf (z B. Behinderteneinrichtung vor Ort) umgesetzt werden. Sind nach Aufgabenstellung zum Projekt/Maßnahmenbeschreibung aufgrund der 1 000-Reisende-Regelung keine Aufzüge oder Rampen zusätzlich zu Treppen vorgesehen, muss die Nachrüstbarkeit von Aufzügen oder Rampen für einen späteren Bedarf planerisch im Entwurf berücksichtigt werden. Die sofortige Ausrüstung mit Aufzügen o. ä. kann erfolgen, wenn Länder und Kommunen die Finanzierung anteilig mittragen.

16. Inwieweit führt fehlende Barrierefreiheit nach Bahnsteigerhöhungen nach Einschätzung der Bundesregierung zu einer Erhöhung der Verletzungsgefahr für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

17. Inwieweit wurden und werden nach Kenntnis der Bundesregierung Behinderten- und Sozialverbände als Expertinnen und Experten in eigener Sache bei der Beratung und Umsetzung des neuen Bahnsteighöhenkonzeptes sowie bei der Schaffung umfassender Barrierefreiheit tatsächlich und wirksam beteiligt?

Die DB AG gestaltet das zur Umsetzung des BGG in der EBO verankerte Programm zur „Erreichung der weitreichenden Barrierefreiheit“ und stimmt es mit den Behindertenverbänden ab. Im Rahmen der Entwicklung des Bahnsteighöhenkonzeptes bezieht die DB Station&Service AG die Behindertenverbände in die Entwicklung der Regeln und Ausnahmen ein.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

DB Regio: Übersicht niveaugleicher Einstieg zw. Fahrzeug und Bahnsteigkante

Gattungstyp	Baureihen/Bauart	960	760	550	380	Stufe
Esto „n-Wagen“	R4xx					x
Esto „y-Wagen“	R4xx					x
Esto „x-Wagen“	R75x	x				
Esto „im-Wagen“	R5xx					x
Esto „Married-Pair“	R0xx		x			
Esto „Dosto mod.“	R7xx			x		
Dosto „1992/94“	R7xx*			x		x
Dosto „1997“	R7xx*			x		x
Dosto „2003“	R7xx*			x		x
Dosto „2010“	R7xx*		x	x		
D-Triebzug	D611					x
D-Triebzug	D612					x
D-Triebzug	D620*		x	x		
D-Triebzug	D622*		x	x		
D-Triebzug	D623			x		
D-Triebzug	D628					x
D-Triebzug	D629					x
D-Triebzug	D632		x			
D-Triebzug	D640			x		
D-Triebzug	D641			x		
D-Triebzug	D642			x		
D-Triebzug	D643*		x	x		
D-Triebzug	D644		x			
D-Triebzug	D646*		x	x		
D-Triebzug	D648*		x	x		
D-Triebzug	D650			x		
E-Triebzug	T420	x				
E-Triebzug	T422	x				
E-Triebzug	T423	x				
E-Triebzug	T424		x			
E-Triebzug	T425*		x	x		
E-Triebzug	T426			x		
E-Triebzug	T1428		x			
E-Triebzug	T429*		x	x		

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

DB Regio: Übersicht niveaugleicher Einstieg zw. Fahrzeug und Bahnsteigkante

	E-Triebzug	T1429		x			
	E-Triebzug	T430	x				
	E-Triebzug	T440*		x	x		
	E-Triebzug	T1440		x			
	E-Triebzug	T442*		x	x		
	E-Triebzug	T445			x		
	E-Triebzug	T446		x			
	E-Triebzug	T472	x				
	E-Triebzug	T474	x				
	E-Triebzug	T479	x				
	E-Triebzug	T480	x				
	E-Triebzug	T481	x				
	E-Triebzug	T483	x				
	E-Triebzug	T484	x				
	E-Triebzug	T485	x				
	E-Triebzug	T490	x				
		Anzahl	14	18	21	0	10

*Baureihen/Bauarten mit untersch. Einstiegshöhen

Quelle: aktiver Bestand im Regelbetrieb

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333